



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Exonération de TVA des navires affectés à la navigation en haute mer

Question écrite n° 17451

Texte de la question

M. Éric Bothorel attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique sur une distorsion de concurrence concrète entre navires français et navires d'autres États membres, notamment néerlandais, dans l'application de l'exonération de TVA prévue pour les navires affectés à la navigation en haute mer. Le droit européen prévoit, à l'article 148 de la directive TVA 2006/112/CE, une exonération pour certaines opérations portant sur les navires utilisés pour la navigation en haute mer et exerçant une activité commerciale. La Commission européenne rappelle que cette exonération concerne le transport maritime international et les navires utilisés pour la navigation en haute mer. En France, cette règle est transposée notamment à l'article 262 du code général des impôts et précisée par le *Bulletin officiel des impôts* du 24 février 2021 - BOI-TVA-CHAMP-30-30-30-10 La doctrine administrative française retient une méthode stricte : pour apprécier l'affectation à la haute mer, l'administration se fonde sur le nombre de trajets effectués hors des eaux territoriales, avec un seuil de 70 %, en nombre de voyages. Cette interprétation pose une difficulté majeure pour les navires professionnels français qui alternent de longues navigations hauturières et de nombreuses sorties côtières courtes. Dans ce cas, le critère du nombre de trajets ne reflète pas l'utilisation réelle du navire. À titre d'exemple, *La Nébuleuse*, battant pavillon français, armé au commerce au Registre international français, homologué pour toutes les mers, ayant réalisé une traversée vers le Brésil en 2024-2025, peut avoir parcouru l'immense majorité de ses milles et passé l'essentiel de son temps de navigation en haute mer. Pourtant, s'il effectue parallèlement de nombreuses sorties commerciales courtes vers Bréhat, ces sorties locales peuvent représenter plus de 30 % du nombre annuel de trajets. Le navire perd alors le bénéfice de l'exonération, alors même que son utilisation réelle - en distance et en temps - reste très majoritairement hauturière. La doctrine néerlandaise apparaît beaucoup plus souple et plus représentative de l'activité réelle. Le texte officiel néerlandais prévoit que l'usage à 70 % en haute mer peut être démontré par plusieurs méthodes : la distance parcourue en haute mer, le nombre de trajets, le temps de navigation ou le temps opérationnel en haute mer, voire une moyenne sur cinq ans. Il précise également qu'un trajet comprenant une partie en haute mer peut être comptabilisé comme un trajet de haute mer. Ainsi, deux navires exerçant une activité comparable peuvent être traités différemment selon leur État d'établissement. Un navire néerlandais, y compris un navire du patrimoine exploité commercialement, peut bénéficier du taux zéro de TVA sur la base d'une appréciation par la distance ou le temps passé en haute mer, puis venir se vendre sur le marché français avec une structure de coûts allégée. À l'inverse, un navire français réalisant pourtant une activité hauturière significative peut être exclu de l'exonération uniquement parce qu'il effectue de nombreuses petites sorties côtières. Il ne s'agit pas de demander un avantage particulier, mais un alignement de la doctrine française sur une interprétation plus équilibrée et économiquement réaliste, déjà appliquée par un autre État membre. Ces dispositions françaises n'étant pas législatives mais relevant de la doctrine des impôts, il lui demande s'il compte permettre aux exploitants français de démontrer le seuil de 70 % selon l'une des méthodes suivantes, au choix et sous contrôle documentaire : la distance parcourue en haute mer ; le temps de navigation ou d'exploitation passé en haute mer ; le nombre de trajets effectués en haute mer. Cette évolution préserverait l'objectif du droit européen, éviterait les effets de seuil absurdes et rétablirait une concurrence plus équitable entre navires professionnels français et navires étrangers opérant ou se commercialisant en France. Elle serait particulièrement importante pour les navires du patrimoine maritime, qui supportent des coûts d'entretien élevés, participent à l'attractivité touristique des territoires littoraux et contribuent à la transmission d'un savoir-faire maritime vivant. Il sollicite donc son appui pour une clarification ou un assouplissement de la doctrine applicable aux navires de commerce

affectés à la navigation en haute mer et souhaite connaître ses intentions à ce sujet.

Données clés

Auteur : [M. Éric Bothorel](#)

Circonscription : Côtes-d'Armor (5^e circonscription) - Ensemble pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17451

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : [Économie, finances, souveraineté industrielle, énergétique et numérique](#)

Ministère attributaire : [Économie, finances, souveraineté industrielle, énergétique et numérique](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 juillet 2026](#), page 7007